

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Castellfollit de Riubregós

Municipi de Castellfollit de Riubregós

Comarca de l'Anoia

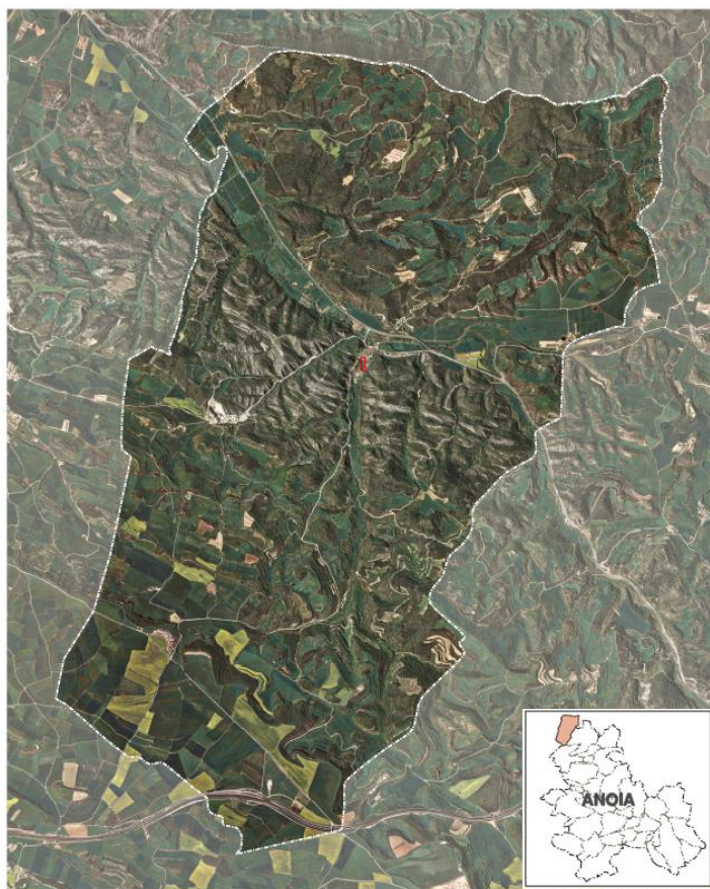
Promotor: Ajuntament de Castellfollit de Riubregós

Redactor de l'EAMG: Ferran Pelegrina i Associats, SLP

En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet l'informe següent relatiu a *l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Castellfollit de Riubregós*.

1. Antecedents

El municipi de Castellfollit de Riubregós està situat a l'extrem nord-oriental de la comarca de l'Anoia, a la Vall del Llobregós. Representa una porta de comunicació entre l'Anoia i la Segarra. El municipi té una superfície de 26,27 km² i està a una altitud que va entre els 482 msnm (nivell del poble) i els 700 manem (al Pla d'Engoles). La població, el 2014, és de 177 habitants.



El municipi està situat al centre del terme municipal, encaixonat entre zones muntanyoses on destaquen les zones muntanyoses situades a nord i sud de la Vall del Llobregós. També cal destacar les zones planeres situades al voltant dels cursos fluvials i a l'extrem sud del terme municipal.

Molt propers al nucli urbà transcorren el riu Llobregós, que discorre d'est a oest pel centre del terme municipal, i un dels seus afluents, el torrent de Magrà, que discorre de sud a nord pel límit est del nucli urbà.

2. Objecte

El present informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Castellfollit de Riubregós als continguts de la Llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Castellfollit de Riubregós inclou un total de 5 sectors: 1 sector d'Actuació Aïllada en Sòl Urbanitzable Consolidat (SUC) i 4 Plans d'Actuació Urbanística (PAU).

Taula Sectors del Nucli del Pla

Àmbit i nom	Superfície		Sostre			
	Total polígon	Espais lliures	Equipaments	Habitatge	Ús industrial	Nre. Habitatges nous
AA1-Porta de Castellfollit	1.191,83	1.191,83				
PAU1-Torreguitart-Tió	4.539,34		594,0	1.371,3		5
PAU2-Raval 37 Bis	823,18			958,4		6
PAU3-Cal Bep	2.954,60	1.038,97		583,0	1.472,00	
PAU4-Les Granges	1.341,54			805,0		4
TOTAL NUCLI	10.850,49	2.230,80	594,0	3.717,7	1.472,00	15

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel POUM

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret, el desenvolupament del POUM generarà **410 desplaçaments/dia**. En l'EAMG no s'han calculat els desplaçaments que es generaran un cop finalitzats tots els desenvolupaments previstos en el POUM i només s'han donat les ràtios que es consideren adients per a calcular la mobilitat. Per això, és necessari calcular la mobilitat generada vinculada a tots els sectors inclosos al POUM, tenint en compte els usos i els diferents modes de desplaçaments. No obstant això, tenint en compte la mobilitat generada en aquest POUM aquest aspecte es considera una recomanació en lloc d'una condició.

La taula següent mostra la **mobilitat generada** total segons les ràtios del Decret 344/2006. En el cas de les ràtios utilitzades per l'EAMG, no s'indica cap valor donat que no ha efectuat cap càlcul.

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Viatges generats (m²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial		3.717,70	15	105	-
Industrial		1.472,00		74	-
Equipaments		594,00		119	-
Zona verda	2.230,80			112	-
TOTAL	-	-	15	410	-

Cal comptabilitzar tots els desplaçaments generats i assignar-los un repartiment modal (a peu, en bicicleta, en transport públic o en vehicle privat) per tal de poder fer un correcte impacte de la nova mobilitat generada.

4. Mobilitat en vehicle privat

En relació a la xarxa viària d'accés al municipi, l'EAMG fa referència a la C-1412a, carretera comarcal que connecta Calaf amb Torà, com a única infraestructura d'accés al municipi, a part de la xarxa de camins rurals que garanteix l'accés al territori. En aquesta carretera s'han renovat recentment els accessos i les calçades i això ha comportat una gran millora de les comunicacions municipals.

Al límit sud del municipi, trobem la C-25, l'eix transversal, tot i que des del municipi no hi ha un accés directa i per poder accedir-hi, s'ha de fer des de Calaf. També existeix una alternativa per accedir a la C-25 que és usada per molts residents, consistent en accedir a la LV-3003 a l'alçada d'Ivorra o a la N-141a a través de camins i pistes rurals.

El camí que comunica Castellfollit de Riubregós amb Ivorra passa per les instal·lacions d'una cimentera que han acabat absorbint la via per les edificacions de la fàbrica. Tot i que el pas no està tallat, resulta dificultós.

Els camins rurals presenten un bon estat de conservació i una amplada que permet l'encreuament de vehicles, tot i que no permet l'encreuament amb maquinària agrícola. Alguns d'aquests camins es troben asfaltats, ja que son d'accés a masies i altres activitats econòmiques.

En l'estudi no s'aporten IMD de les vies d'accés al municipi.

L'estudi també tracta la xarxa viària interna del municipi, on els carrers reflecteixen el procés històric de compactació al nucli de la muralla, amb carrers estrets i irregulars, amb pendent i poc aptes pel trànsit rodat. Tot i aquestes característiques, està permesa la circulació de doble sentit en tots els vials, excepte el c/ Sant Vicens, Cuqueria i Verge de Roser.

Alguns vials interns compten amb una amplada de pas entre façanes d'uns 3 metres en els punts més estrets, on la circulació s'ha de mantenir, ja que hi ha garatges.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta informació aportada.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi indica que l'única oferta de transport públic del municipi correspon a una línia de bus que connecta Barcelona amb Ponts i té 4 expedicions diàries (dos per sentit de circulació), tot i que en direcció a Ponts, els dimarts, dijous i dissabtes s'hi suma una altra expedició.

La línia de bus és gestionada per l'empresa Alsa i realitza parades a Torà, Biosca, Sanaüja, Ribelles, Vilanova de l'Aguda, Ponts, Calaf, els Prats de Reix, Copons, Jorba, Igualada i Barcelona.

Pel que fa al transport ferroviari, el municipi més proper amb aquest servei és Calaf on passa la línia de Renfe Barcelona – Lleida per Manresa.

Per poder accedir des del municipi fins a Manresa amb autobús, s'ha de fer transbordament a Calaf, on la línia és gestionada per l'empresa Castellà.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la documentació aportada, si bé es recomana descriure l'accessibilitat urbanística de l'entorn on es troben ubicades les parades (amplada de la vorera, passos de vianants, etc.) per determinar les condicions d'accessibilitat a la parada de tots els col·lectius.

6. Mobilitat a peu

Es fa una breu descripció de la xarxa destinada a vianants del conjunt del municipi. En aquesta, es descriu que és una xarxa de convivència entre els vehicles i els vianants i per tant, no hi ha una xarxa exclusivament per a vianants.

Les característiques urbanes del municipi, fa que els desplaçaments a peu siguin els més idonis per moure's internament. Aquestes característiques, també fan que no sempre sigui viable l'execució de les amplades de les voreres que es requeririen per assolir els nivells mínims d'accessibilitat i seguretat.

L'EAMG no entra en detall en la descripció de la xarxa de vianants ni de les seves condicions d'accessibilitat i seguretat (passos per a vianants, estat voreres i carrers, etc.).

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada, si bé es recomana ampliar la descripció de l'estat actual de l'oferta de la xarxa per a vianants.

7. Mobilitat a en bicicleta

En el present informe no es fa cap descripció de la xarxa per a bicicletes.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi no fa cap estimació de la mobilitat generada, ni quantifica els desplaçaments segons els diferents modes de transport i per tant no estudia la incidència de la nova mobilitat generada sobre el conjunt de xarxes.

9. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de la calçada, el Decret 344/2006 obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes només en cas dels usos residencials.

En base a les ràtios del Decret, l'estudi dimensiona la reserva de places d'aparcament per a bicicletes i turismes, mentre que no te en compte la reserva de places per a motocicletes. La taula següent mostra els càlculs realitzat segons el Decret i entre parèntesis segons l'EAMG:

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Residencial		3.717,70	15	30 (0)	15 (28)	8 (0)
Industrial		1.472,00		15 (0)		
Equipaments		594,00		6 (36)		
Zona verda	2.230,80			22 (43)		
TOTAL				73 (79)	15 (28)	8 (0)

Segons les ràtios del Decret 344/2006, la dotació total **d'aparcaments per a bicicletes** previstos és de 73 places, xifra per sota del que estableix l'EAMG, que només reservant places per als usos d'equipaments i zones verdes i encara així, supera la ràtio del Decret.

En relació a la **dotació d'aparcament per a vehicles** (turismes i motocicletes), l'EAMG aplica el valor segons el nombre d'habitatges, però aquest és molt superior al real i no es tenen en compte reserves de places per a motocicletes.

L'equip redactor del present informe recorda al redactor que **cal realitzar el càlcul de reserves mínimes d'aparcament situats fora de la via pública segons les ràtios que fixa el Decret tant per a turismes com per a motocicletes i que s'ha de tenir en compte tots els usos del sòl per als aparcaments de bicicletes.**

L'EAMG no fa referència a la previsió d'aparcament per al vehicle elèctric, en aquest sentit, es recorda que **cal complir amb els requeriments del Decret 1053/2014, de 12 de desembre, regula les dotacions mínimes de punts de recàrrega de vehicles elèctrics en els edificis o establiments de nova construcció i en vies públiques.** Es recomana d'incorporar aquest requeriment a la normativa urbanística.

10. Distribució urbana de mercaderies

L'estudi no incorpora cap informació relacionada amb la distribució urbana de mercaderies, si bé no hi ha cap ús que sigui necessari fer reserva de sòl.

11. Indicadors de gènere

L'estudi no incorpora informació relacionada amb la mobilitat i gènere.

12. Mesures correctores

L'estudi proposa diverses estratègies d'ordenació en tots els sectors i van enfocades a la mobilitat més enllà d'aquests instruments de planejament:

- Reforçar la connectivitat entre els diferents nuclis urbans pròxims a Castellfollit de Riubregós (Ivorra, Ferran Sant Ramon, etc.), aprofitant la proposta de millora de la comunicació amb la C-25, en sentit Cervera.
- Cobrir el torrent de Magrà al seu pas pel nucli urbà i aprofitant la zona per crear una zona verda, un passeig i un camí per a vianants que enllaci el nucli amb la zona esportiva.
- Potenciar el recorregut des del nucli urbà cap al castell, acabant de completar l'actual i millorant-ne el traçat.
- Camí per a vianants que segueixi la llera del riu Llobregós, per tal de potenciar la zona verda situada a l'accés del poble, i que connecti amb el monestir de Santa Maria.
- Creació d'una zona verda a l'accés del nucli, que permeti una bona i efectiva connexió entre el nucli urbà, la zona verda i els camins per a vianants de la vora del riu Llobregós.

Xarxa transport públic

L'estudi no realitza cap mesura correctora relacionada amb el transport públic. Des de l'equip redactor del present informe es recomana ampliar l'oferta de transport públic, bé per mitjà de serveis regulars bé per mitjà de serveis a la demanda.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi proposa que en els vials del nucli urbà, on no presenten les condicions d'amplada adequades, es restringís la circulació a un sol sentit de la marxa.

Xarxa de vianants

L'estudi indica que, degut a les característiques dels vials, els carrers han de ser de plataforma única i els vianants han de tenir preferència sobre els vehicles privats.

A més a més, també destaca que s'han de potenciar els itineraris per a vianants de la zona amb senyalització, tant a l'entrada com al llarg del recorregut, on s'indiquin els elements arquitectònics, naturals i paisatgístics de la zona.

Xarxa per a bicicletes

L'estudi, tot i no parlar de la xarxa de bicicletes, destaca que s'han de potenciar els itineraris per a bicicletes pels camins municipals, reforçant les actuacions amb una bona senyalització que doni a conèixer tots els elements d'interès arquitectònic, natural i paisatgístic del municipi als visitants.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

En l'estudi es descriu que les càrregues derivades del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de mobilitat generada han de ser assumits per als propietaris i que les administracions, hauran de vetllar perquè es dugui a terme l'adequació.

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Castellfollit de Riubregós*, conté bona part dels elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet informe **favorable** pel que fa a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita. No obstant això s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte abans de la redacció del planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Cal fer el repartiment modal d'aquesta mobilitat generada.
- Cal descriure la xarxa per a bicicletes tal com s'indica al Decret 344/2006.
- Cal realitzar el càlcul de reserves mínimes d'aparcament situats fora de la via pública segons les ràtios que fixa el Decret tant per a turismes com per a motocicletes i que s'ha de tenir en compte tots els usos del sòl per als aparcaments de bicicletes.
- Cal incorporar els requeriments del Decret 1053/2014, de 12 de desembre, regula les dotacions mínimes de punts de recàrrega de vehicles elèctrics en els edificis o establiments de nova construcció i en vies públiques.
- Cal incorporar informació relacionada amb la mobilitat i el gènere.

Així mateix, les diferents **recomanacions** que se citen en aquest informe, s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui.

D'acord amb el que prescriu l'article 18.4 de la llei, si els projectes no segueixen les determinacions de l'estudi, ho han de justificar.

Barcelona, 7 de març de 2019

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic